ÎMBUNĂTĂȚIREA ILUMINATULUI PUBLIC DIN ORAȘUL IAȘI ÎN SECOLUL AL XIX-LEA

DE

DUMITRU D. RUSU

În ansamblul modernizărilor edilitaro-urbanistice ale orașului Iași din cursul secolului al XIX-lea se înscrie și îmbunătățirea sistemului de iluminat. Cu privire la acest aspect fundamental din istoria Iașilor în epoca modernă există puține mențiuni istoriografice [1]. Bogatul material inedit din Arhivele statului Iași ne îngăduie să conturăm momentele principale ale evoluției iluminatului public al orașului pe parcursul secolului al XIX-lea.

Pînă la începutul secolului al XIX-lea iluminatul orașului Iași nu a constituit obiectul unei reglementări precise și eficace. Doar proprietarii dughenelor aveau datoria „fiștecare să pue o lumină la fereastră ca să lumineze ulița" [2]. Măsurile luate în anii 1802—1804, în timpul domniei lui Alex. Moruzi, constituie începutul preocupărilor exprese pentru dezvoltarea și îmbunătățirea acestui serviciu public.

Odată cu aducerea apei în oraș și pavarea unor străzi cu bîrne de lemn, Moruzi se va îngriji și de luminatul ulițelor „așezîndu-se fînare la toate 25 case și culuccii prin răspîntii pentru ținerea bunei rînduieli". Cu „bună orînduială și grija fînarelor" era însărcinat vel-căpitanul „cel întîi zapciu după agă" [3]. Ca și pînă atunci, iluminarea continua să se facă cu lumînări de seu.

După trei decenii, în care procesul modernizării Iașilor este mult prea timid, începe perioada regulamentară, perioadă în care s-au produs transformări structurale esențiale în toate compartimentele vieții orășenești. Orașul se extinde teritorial și își va schimba înfățișarea prin construirea unor edificii, modernizarea străzilor, alimentarea cu apă, iluminatul și înfăptuirea altor îmbunătățiri similare Toate acestea s-au efectuat paralel cu creșterea însemnătății orașului, cu întărirea funcțiilor sale administrative, cu consolidarea rolului Iașilor de diriguitor al vieții economice, administrative și spirituale.

---

[1] Unele date asupra iluminatului orașului Iași în secolul al XIX-lea găsim în : N. A. Bogdan, *Orașul Iași odinioară și astăzi*, Tip. Națională, Iași, 1904, p. 271—280 ; Valerian Popovici, *Inceputurile exploatării capitaliste a petrolului în Moldova*, în *Studii și materiale de istorie modernă*, vol. I, Ed. Acad. R.P.R., București, 1957, p. 271—274 ; Constantin M. Boncu, *Contribuții la istoria petrolului românesc*, Ed. Acad. R.S.R., București 1971, p. 108—112 și 387—393 ; ș.a.

[2] Manolachi Drăghici, *Istoria Moldovei pe timp de 500 de ani*, tomul II, Iași, 1857, p. 65.

[3] *Ibidem*, p. 68.

„Regulamentul municipal pentru orașul Eși“ — cuprins în Capitolul al III-lea (Anexe) din Regulamentul organic al Moldovei [4] — instituia noua administrație a Iașilor, Sfatul municipal, numit apoi Eforia orășenească. Între multiplele atribuții care cădeau în seama Eforiei un loc aparte ocupa și „luminarea orașului“ [5]. Precizîndu-se că „luminarea ulițelor“ era necesară ca „ajutor de priveghere și de ușurință pentru comunicația lăcuitorilor“ se stabilea utilizarea, în acest scop, a „cinci sute fînare, în care vor arde lumînări de seu în toate nopțile anului, afară de acele cînd va fi lună plină, la care vreme va arde numai jumătate din lumînări“. Supravegherea felinarelor — așezate „în oraș în depărtare de 12 stînjeni unul de altul și prin mahalale de 15 stînjeni“ — revenea celor 40 de fanaragii cu staroștele lor [6]. Mai importantă poate decît aceste reglementări — care nu fac decît să statornicească, în termeni mai preciși, o situație deja existentă — este prevederea referitoare la necesitatea îmbunătățirii iluminatului. „Sfatul municipal — se preciza în Regulament — va face toate ispitele cîte vor povățui către aflarea unei îndemănatice închipuiri pentru luminarea orașului cu chipul cel mai lesnicios mai economicos și mai sigur despre tot feliul de primejdii“ [7].

Odată cu aplicarea noii reglementări și instituirea Sfatului municipal, în ianuarie 1832, se iau măsuri pentru sporirea numărului de felinare pînă la 500, așezarea acestora în locuri corespunzătoare și se cere a se cerceta „cu ce ar putea costisi mai eftin luminarea orașului cu lumînări de seu sau cu oloiu de cînepă“ [8]. Totuși, timp de aproape un deceniu, nu se vor produce schimbări esențiale, deși nu au lipsit unele propuneri de îmbunătățire a iluminatului [9]. Acțiunea de căutare a unui sistem mai propice și mai ieftin duce la înlocuirea, în aprilie 1839, a lumînărilor de seu cu uleiul vegetal [10], care va fi utilizat timp de două decenii. Încercarea, din anii 1841—1843, de a folosi la luminarea orașului „reverbere (lămpi cu ulei situate pe mijlocul străzilor — n.n.) în locul fînarelor“, fiind prea costisitoare nu se va putea realiza [11]. Se ajunge, totuși, la o îmbunătățire prin utilizarea, începînd cu anul 1842, a 240 de felinare mari în centrul orașului și 400 de felinare mici în cartierele mărginașe [12]. Numărul felinarelor va crește în perioada regulamentară pînă la 750 [13].

Pentru întreținerea acestui serviciu public se va recurge la sistemul arendării, sistem care va genera multe neajunsuri reflectate din plin în situația precară a iluminatului. După 1848 se amplifică grija pentru starea orașului și, în acest cadru, se fac noi încercări pentru a asigura o activitate normală, un progres și în

[4] *Analele parlamentare ale României*, tomul I, partea a II-a, București, 1893, p. 130—140.

[5] Regulamentul pentru organizarea Eforiei, conține în partea a II-a, secțiunea „Despre luminarea orașului“ (art. 56—59) (*Ibidem*, p. 136—137).

[6] *Ibidem*.

[7] *Ibidem*, p. 136.

[8] Arh. st. Iași, fond Eforia Iași, dosar nr. 3/1832, f. 1—10 (citatul la f. 5); „Albina românească“, nr. 11, 7 februarie 1832, p. 44.

[9] În 1834 se face o propunere pentru iluminat cu ulei (Ibidem, dosar nr. 21/1834, f. 76, 77) precum și altele care vizau îmbunătățiri substanțiale ale sistemului de iluminat (Ibidem, dosar nr. 4/1833, f. 24—29 ș.a.; dosar nr. 10/1835, f. 32—42 ș.a.).

[10] Ibidem, dosar nr. 11/1838, f. 108; dosar nr. 6/1833, f. 1—82.

[11] Ibidem, dosar nr. 7/1841, f. 2—4; „Buletin foaie oficială“, nr. 5, 16 ianuarie 1841, p. 19.

[12] Arh. st. Iași, fond Eforia Iași, dosar nr. 7/1842, f. 140 și 196; dosar nr. 12/1843, 91 f.

[13] Ibidem, dosar nr. 4/1857, f. 15, 17.

sistemul iluminatului [14]. Un pas mai departe către îmbunătăţirea iluminatului va fi făcut, în anii din preajma Unirii Principatelor, prin înlocuirea uleiului cu petrol lampant, produs prin distilarea ţiţeiului.

Probabil, în urma unor solicitări anterioare pentru iluminarea cu petrol lampant şi avînd în faţă exemplul Bucureştilor — care din 1856 folosea noul combustibil pentru iluminat [15] — în ianuarie 1857, Sfatul municipal decide ca să purceadă la înmulţirea numărului de felinare şi fanaragii, urmînd ca la începutul anului următor „a restatornici luminarea pe o soliditate mai întinsă, după un înadins proiect (...) întemeiat pe baza înlesnirilor ci să vor dizvăli" [16]. Evident se are în vedere „prefacerea totală" a iluminatului public prin utilizarea noului combustibil [17].

Pentru înfăptuirea acestui plan se va oferi negustorul ieşean Iohan Levandovschi care, la 24 ianuarie 1857, solicita antrepriza iluminării oraşului cu „gazfotogen" (cum îl numea el) pe timp de 5 ani, în schimbul sumei de 240.000 de lei pe an. Sporul de 110.000 de lei faţă de cei 130.000 de lei, cît costa anual iluminatul oraşului cu ulei, era justificat prin preţul mai mare al gazului şi cheltuielile datorate „prefacerii maşinilor înlăuntru fînarelor" [18]. Dificultăţile financiare şi tulburările datorate acţiunilor separatiste în vederea alegerilor pentru Adunarea ad-hoc a Moldovei amîna, pentru scurt timp, luarea unei hotărîri. O nouă propunere a negustorului Levandovschi, din septembrie 1857 [19] în condiţiile existenţei unui climat de stabilitate în viaţa oraşului, determină cîrmuirea să grăbească lucrările în vederea acordării antreprizei.

Rezultatul favorabil al Comisiei, instituite pentru cercetarea propunerii lui Levandovschi [20], duce la hotărîrea „unanimă" a membrilor Sfatului orăşenesc, din 26 octombrie 1857, „ca luminarisirea oraşului să se antreprezuiască de a se face cu gaz fotogen" [21]. La 5 decembrie 1857 erau deja încheiate lucrările referitoare la acordarea concesiunii unei asociaţii compusă din Iohan Levandovschi, serdarul Gh. Müller şi Simion Isipovici [22]. Cu o întîrziere de trei luni faţă de termenul

---

[14] Instrucţiunile „privind iluminarea oraşului", din aprilie 1849, detaliază îndatoririle ce cădeau în sarcina acestui serviciu, Eforia fiind răspunzătoare de întreaga activitate (Ibidem, dosar nr. 19/1849, f. 18). În anii 1852—1854, se încearcă o îmbunătăţire a distribuirii fînarelor în oraş (Ibidem, dosar nr. 57/1852, 50 f.) precum şi administrarea acestui serviciu în regie de către autorităţile orăşeneşti prin înfiinţarea, după modelul pompierilor, a „unei companii de fanaragii". În genere, nu se va ajunge la rezultate mulţumitoare (*Manualul administrativ al Principatului Moldovei*, tomul I, Iaşi, 1855, p. 297—299; Arh. st. Iaşi, fond Eforia Iaşi, dosar nr. 37/1853, f. 77—83; dosar nr. 3/1854, f. 10—12; dosar nr. 65/1854, f. 1; dosar nr. 4/1855, f. 103; ş.a.).

[15] Constantin M. Boncu, *op. cit.*, p. 99.

[16] Jurnalul Sfatului orăşenesc Iaşi din 14 ianuarie 1857 (Arh. st. Iaşi, fond Eforia Iaşi, dosar nr. 4/1857, f. 5).

[17] Pentru detalii referitoare la introducerea iluminatului cu petrol lampant în Iaşi la 1858 a se vedea Valerian Popovici, *op. cit.*, p. 271—274; Constantin M. Boncu, *op. cit.*, p. 108—112 şi 387—394.

[18] Arh. st. Iaşi, fond Eforia Iaşi, dosar nr. 4/1857, f. 10.

[19] Ibidem, dosar nr. 64/1857. f. 1 şi 10; Constantin M. Boncu, *op. cit.*, p. 387—388.

[20] Prin „Jurnalul" din 25 octombrie 1857, Comisia se declara de acord cu proiectul iluminării oraşului cu gaz, insistînd ca acesta să se prepare în ţară. Se mai propunea sporirea numărului fînarelor la 820 de bucăţi (Arh. st. Iaşi, fond Eforia Iaşi, dosar nr. 64/1857, f. 35—36).

[21] „Jurnalul" Sfatului municipal Iaşi, nr. 22, din 26 octombrie 1867 (Ibidem, f. 37).

[22] Ibidem, f. 86—88 şi 106; Constantin M. Boncu, *op. cit.*, p. 389—394.

precizat în contract, la mijlocul lunii aprilie 1858, se încheie procesul instalării în felinare a celor 820 de „maşini" aduse de la Berlin [23].

În primii ani de exploatare, noul sistem de iluminat satisfăcea în mică măsură aşteptările, datorită lipsei de grijă din partea antreprenorilor şi calităţii inferioare a gazului, fabricat rudimentar din păcura de pe moşia Solonţ (Bacău) [24]. Oricum, cu toate neajunsurile care s-au ivit — în parte, explicabile pentru acea epocă — folosirea petrolului lampant aducea cu sine, pe lîngă îmbunătăţirea calitativă şi posibilitatea extinderii iluminatului public, creşterea preocupărilor pentru exploatarea şi prelucrarea ţiţeiului din ţara noastră.

După Unire, timp de un deceniu nu se întreprind acţiuni deosebite în sectorul iluminatului, ca de altfel în toate compartimentele vieţii Iaşilor, care nu mai era oraş-capitală. Se va dubla totuşi numărul felinarelor, ajungîndu-se în 1870 la 1673 [25], şi va creşte exigenţa faţă de gazul folosit [26].

Din deceniul al optulea al secolului trecut începe o intensă activitate edilitaro-urbanistică în cadrul oraşului Iaşi. Este perioada îndreptării şi asfaltării unor străzi, a construirii unor însemnate edificii publice, a îmbunătăţirii alimentării oraşului cu apă etc. În aceste condiţii se impunea şi necesitatea modernizării iluminatului oraşului, preocupare constantă a autorităţilor orăşeneşti. Nu au lipsit nici solicitările în acest sens. După 1870, timp de peste două decenii, găsim o adevărată avalanşă de propuneri referitoare la modernizarea iluminatului oraşului [27]. Nu întîmplător, majoritatea zdrobitoare a lor veneau din partea companiilor străine, mai ales a celor germane. Sîntem într-o perioadă de acţiune sistematică de infiltrare a capitalurilor străine în economia ţării. Pe de altă parte, toate aceste propuneri, în raport cu sistemul de iluminat existent, presupuneau o serie întreagă de instalaţii noi, ca atare mari investiţii de capital care le-ar fi adus venituri însemnate.

Cu toată receptivitatea şi interesul Primăriei faţă de necesitatea stringentă a refacerii iluminatului oraşului, totuşi deficitele bugetare cronice, neîncrederea în folosirea electricităţii, abia experimentată în alte state, determină prelungirea perioadei de tatonări pînă în ultimul deceniu al secolului trecut.

Eşecul încercărilor de a da în antrepriză întreţinerea iluminatului şi din 1870 înainte, determină Primăria să treacă la administrarea în regie proprie şi a acestui serviciu [28]. Bazele noului regim al iluminatului au fost puse prin „Regulamentul pentru iluminarea oraşului Iaşi" adoptat de Consiliul Comunal la 29 decembrie 1869 [29]. Noul regulament — valabil pînă la introducerea electricităţii — stabilea detaliat îndatoririle personalului de deservire şi ale celorlalţi factori responsabili. După asigurarea aprovizionării cu gaz a fost sporit numărul felinarelor, la 2095 în 1872, şi al personalului din acest serviciu [30]. Începînd cu anul 1870 se

23 Arh. st. Iaşi, fond Eforia Iaşi, dosar nr. 64/1857, f. 108, 141, 144, 246 ş.a.; „Gazeta de Moldavia", nr. 15, 20 februarie 1858, p. 58.

24 Arh. st. Iaşi, fond Eforia Iaşi, dosar nr. 64/1857, f. 361, 362, 445 ş.a.

25 Ibidem, fond Primăria Iaşi, dosar nr. 139/1866, f. 1197—1254.

26 Din 1870 se instituie o comisie de control chimic al gazului folosit pentru iluminat (Ibidem, dosar nr. 105/1870, f. 7).

27 A se vedea Raportul Primăriei Iaşi către Ministerul de Interne, din 30 august 1891, în Arhiva Istorică Centrală, fond M.A.I., dosar nr. 614/1891, f. 1—4.

28 Cf. Ibidem, f. 42—53.

29 Ibidem, f. 35—41. Regulamentul din 1869 va fi publicat în mai multe rînduri începînd cu 1870. A se vedea: *Colecţiune de legi şi regulamente*, Iaşi, 1903, p. 152—157.

30 Arh. st. Iaşi, fond Primăria Iaşi, dosar nr. 78/1872, f. 8—9. Personalul serviciului eclerajului era compus din următorii slujitori: un şef ecleraj, un ajutor, un contabil, cinci supraveghetori, doi magazineri şi 105 fanaragii (Ibidem, f. 45).

introduce sistemul rapoartelor zilnice din partea „şefului eclerajului" către Primărie asupra felului cum a decurs iluminatul [31].

Paralel cu acţiunile de îmbunătăţire a iluminării cu petrol, municipalitatea se va preocupa şi de numeroasele propuneri referitoare la introducerea unui nou sistem de iluminare cu „gaz aerian". Acest sistem, deşi pentru iluminatul oraşului nu aducea decît ameliorări minime, totuşi interesa, mai ales companiile străine, care ar fi obţinut venituri însemnate de pe urma construcţiei şi întreţinerii unor complexe instalaţii.

Începînd cu propunerea făcută municipalităţii Iaşi, la 28 februarie 1869, de către I. Hutter, din partea unei societăţi germane, pentru iluminarea oraşului cu „gaz aerian" [32], timp de 10 ani (1870—1880) se fac peste 20 de asemenea oferte [33]. Dintre toate, ne reţine atenţia oferta făcută de Monnier, însuşită de autorităţile orăşeneşti dar sortită eşecului, datorită lipsei de interes din partea concesionarului.

După venirea în fruntea Consiliului Municipal a lui N. Gane (iunie 1872) — om destoinic şi interesat în ridicarea oraşului — ajungîndu-se şi la o echilibrare a bugetului după mulţi ani de deficite, se va da curs cererii repetate a lui Monnier privind concesiunea iluminatului oraşului Iaşi cu „gaz aeriform" [34]. După ce Consiliul comunal admite, în principiu, la 26 iunie 1872 „sistemul eclerajului cu gaz aeriform" se fac toate pregătirile în vederea acordării concesiunii [35]. După licitaţia ţinută în septembrie 1872 se aprobă definitiv, la 3 aprilie 1873, concesionarea iluminării parţiale a oraşului cu „gaz aeriform" lui Monnier. Consiliul comunal se îngrijeşte de terenul necesar pentru construirea uzinei, înaintînd apoi tabelul celor 52 de străzi pe care trebuiau instalate 1350 de felinare cu „gaz aerian". Monnier întîrzie nejustificat lucrările, transmiţînd, în ultimă instanţă, concesiunea, în 1875, companiei Crowley. Pînă la urmă nu se ajunge la nici un rezultat pozitiv. În august 1876 contractul va fi reziliat [36].

Războiul de independenţă întrerupe, pentru moment, aceste iniţiative. Pînă la finele deceniului al optulea merită amintită doar propunerea lui S. Hermann din Bucureşti pentru iluminarea oraşului după „o invenţie cu totul nouă care constă într-o lampă ce consumă gazuri lichide" [37]. Dar, perspectiva introducerii iluminatului electric — devenită aproape iminentă — înlătură această propunere după cum va înlătura şi alte multe asemenea oferte făcute în deceniul următor.

Între anii 1880—1890, alte zeci şi zeci de propuneri [38] din partea companiilor străine şi a unor societăţi româneşti care urmăreau mai ales perfecţionarea sistemului iluminării cu gaz, nu sînt decît înregistrate fără a se mai da curs vreunei noi iniţiative. Deficitele bugetare cronice, neîncrederea în noul adus de electricitate, însoţită totuşi de dorinţa utilizării noii energii, desele schimbări de la conducerea oraşului, determină ca problema iluminatului să nu mai facă nici un pas

---

[31] Ibidem, dosar nr. 51/1872. Începînd cu 1875 dosarul nr. 42 din fondul Primăriei, din fiecare an, conţine rapoartele zilnice ale şefului eclerajului.

[32] Ibidem, dosar nr. 55/1869, f. 7—8.

[33] Ibidem, 580 f.; N. A. Bogdan, *op. cit.*, p. 280—300.

[34] La 16 mai 1871 francezul Monnier se oferi să ia concesiunea iluminatului oraşului Iaşi cu gaz aeriform. O nouă intervenţie este făcută în iunie 1872 (Arh. st. Iaşi, fond Eforia Iaşi, dosar nr. 55/1869, f. 110, 113).

[35] Date asupra concesiunii Monnier în: Ibidem, 500 f.; Arhiva Istorică Centrală, fond M.A.I., dosar nr. 53 şi 112/1872.

[36] Ibidem.

[37] Ibidem, f. 581.

[38] În perioada 1869—1891 au fost făcute peste 300 de propuneri, dar nu puteau fi primite „din cauza lipsei de seriozitate a propunerilor, condiţiilor împovărătoare, ce le puneau şi, în fine, a tarifelor de preţuri mai mult decît exagerate ce propuneau". (Arh. Istorică Centrală, fond M.A.I., dosar nr. 614/1891, f. 1; Vezi şi Arh. st. Iaşi, fond Primăria Iaşi, dosar nr. 112/1881, 200 f.).

înainte în deceniul următor cuceririi independenţei. Constatăm doar o creştere nesemnificativă a numărului felinarelor de la 2293, în 1881[39] la 2426 în 1889[40].

În privinţa modernizării iluminatului Iaşilor, totuşi deceniul al nouălea din secolul trecut rămîne ca o perioadă de căutări, de prospectare a avantajelor iluminatului electric. În 1882, administraţia Iaşilor începe să se preocupe cu deplină seriozitate de această chestiune.

În februarie 1882, municipalitatea oraşului cerea informaţii Primăriei din Paris asupra stadiului iluminării electrice a oraşului şi aprecieri privitoare la eficacitatea şi costul electricităţii[41]. În acelaşi scop primarul Iaşilor va face o vizită, în 1883, la Viena şi Londra, intrînd în legătură cu societăţi specializate în instalaţii electrice pentru iluminat[42]. Interesului notoriu al Primăriei Iaşi pentru folosirea electricităţii îi răspund, încă din 1882, o serie de oferte din partea unor societăţi. Pînă la 1890, înregistrăm peste 30 de asemenea proiecte, solicitanţii obligîndu-se să facă şi probe prealabile de funcţionare. Faţă de toate acestea nu se întreprinde nimic concret. Răspunsul stereotip al Sfatului comunal, către toţi solicitanţii, era: „chestiunea iluminatului nu a fost încă hotărîtă în principiu, şi nu se putea da curs acţiunilor în acest sens“[43].

În anii 1891—1895, o dată cu respingerea ultimelor oferte de iluminare a oraşului cu gaz, administraţia se hotărăşte definitiv pentru introducerea treptată a electricităţii. „Condiţiile de licitaţie pentru acordarea concesiunii iluminatului oraşului Iaşi“ — definitivate şi adoptate în cursul anului 1893[44] — preconizau o soluţie de compromis, normală pentru acea epocă. Admiţîndu-se „introducerea gazului aeriform şi electricităţei pentru a servi la iluminatul oraşului“, se preconiza utilizarea „gazului aeriform ca sistem general atît pentru eclerajul municipal cît şi pentru cel privat; iar electricitatea deocamdată ca excepţiune, restrînsă fiind, în cît priveşte iluminatul municipal, numai la cîteva stabilimente precum: Palatul comunal, Teatrul, Abatorul nou şi la unele strade mai importante“. Mai departe erau specificate străzile, desigur toate centrale, care urmau să fie iluminate cu electricitate, care „vor fi însă prevăzute şi cu sistemul eclerajului cu gaz aeriform“[45].

Realizarea acestui plan — desigur fără introducerea „gazului aerian“ ci în condiţiile utilizării mai departe pe lîngă electricitate şi a felinarelor cu gaz lampant — nu va întîrzia decît cîţiva ani. Începutul este făcut prin iluminarea cu electricitate, din septembrie 1896, a noului edificiu al Teatrului Naţional, înzestrat cu o uzină proprie[46].

---

39 Arh. st. Iaşi, fond Eforia Iaşi, dosar nr. 112/1881, f. 2.

40 Ibidem, dosar nr. 264/1888, f. 21.

41 Ibidem, dosar nr. 112/1881, f. 23 şi 49.

42 Ibidem, f. 119—133, 156—157.

43 Ibidem, dosar nr. 264/1888, f. 60 şi următ.

44 Arhiva Istorică Centrală, fond M.A.I., dosar nr. 614/1891, f. 20—30.

45 Ibidem.

46 Prin contractul din iunie 1895 se acordă concesiunea iluminatului cu electricitate al Teatrului Naţional, companiei „Allgemeine Electricitats Gesellschaft“, reprezentată prin F. Gruber. Lucrarea, terminată în toamna anului următor, nu va mai ajunge să fie recepţionată de comună. Neînţelegerile ivite între autorităţi şi concesionar — luînd calea justiţiei din 1897 — se vor aplana în 1900 o dată cu racordarea Teatrului la reţeaua electrică a oraşului (Arh. St. Iaşi, fond Primăria Iaşi, dosar nr. 398/1896, 390 f.).

Dar, la 11 ianuarie 1896, vine pentru a şaptea oară în fruntea Consiliului municipal Nicolae Gane. Cunoscător al acestei probleme, autorul unor încercări — deja menţionate mai sus — pentru îmbunătăţirea iluminării Iaşilor, găseşte acum terenul prielnic pentru realizarea unei opere de stringentă necesitate în acea epocă. După o ultimă acţiune de cercetare a sistemului folosit în alte oraşe din ţară şi din străinătate [47] lucrările în vederea concesionării iluminatului cu electricitate intră în stadiul final.

Biruind ezitările, în iulie 1896, Comisia de ecleraj a oraşului, după studiile întreprinse, în raport de „costul ridicat al electricităţii şi al resurselor moderate ale Comunei", opinează „a se ilumina cu electricitate numai un număr restrîns de străzi din prima zonă, pe o lungime de 6 485 metri liniari". Restul oraşului rămînea să fie iluminat, în continuare, cu petrol lampant [48].

„Caietul de sarcini pentru concesiunea eclerajului cu gaz şi electricitate a oraşului Iaşi" [49], aprobat de toate forurile în prima jumătate a anului 1897 [50], prevedea antrepriza pentru 40 de ani a „eclerajului cu gaz sau electricitate sau cu gaz şi electricitate a căilor publice şi a clădirilor comunale" din Iaşi. Pentru prima etapă erau precizate edificiile publice şi cele 13 străzi centrale care urmau să fie electrificate [51]. Totodată se hotăra şi data adjudecaţiunii pentru 6/18 septembrie 1897 [52].

Din cele 15 companii care-şi manifestaseră dorinţa pentru această antrepriză, la licitaţie s-au prezentat doar trei societăţi germane. Dintre acestea Consiliul Comunal preferă pe „Continental Gesellschaft für electrische Unternehmisengen" din Nürnberg [53]. Conform contractului încheiat cu această societate — aprobat definitiv prin decretul regal din 25 februarie 1898 [54] — iluminatul străzilor urma „să se facă prin mijlocul lămpilor cu arc de la 8—10 amperi, din distanţă de 50 m în 50 m şi cu lămpi de incandescenţă de 16 lumînări din 25 în 25 metri" [55].

Lucrările, începute în vara anului 1898, au în vedere construirea uzinei electrice, existentă şi astăzi, şi — cu cîteva luni mai tîrziu — instalarea reţelei electrice în oraş [56].

---

47 Cf. Ibidem, dosar nr. 181/1891, 200 f.

48 Ibidem, dosar nr. 640/1896, f. 29.

49 Ibidem, f. 48—70; „Monitorul comunei Iaşi", 1900, p. 189—200.

50 Arh. st. Iaşi, fond Primăria Iaşi, dosar nr. 640/1896, f. 29—159.

51 Primele străzi electrificate au fost: Lăpuşneanu, Carol, Strada de Sus, Păcurari, Unirea, Alecsandri, Golia, Arcu, Gărei, Ştefan cel Mare, Primăriei, A. Panu şi Cismăriei (Ibidem, f. 33).

52 Ibidem, f. 162.

53 Ibidem, f. 222. Desigur cercurile conducătoare din România nu au fost indiferente faţă de hotărîrile care se luau la Iaşi în privinţa iluminatului. Lucrurile au fost forţate în favoarea societăţilor germane. Trimiţîndu-se cu întîrziere înştiinţări asupra datei licitaţiei multe companii nu s-au mai putut prezenta. În acest sens găsim proteste din partea unor companii italiene şi franceze. Propunerile venite din partea societăţilor româneşti au fost privite cu totală neîncredere (Ibidem, f. 160—210).

54 Ibidem, dosar nr. 640 II/1896, f. 93.

55 Ibidem, f. 98.

56 Pentru mersul lucrărilor referitoare la construirea Uzinei electrice şi a reţelei de distribuţie a curentului electric a se vedea: Ibidem, dosar nr. 166/1898, 120 f.; dosar nr. 606/1898, 20 f.; dosar nr. 166 II/1899, 600 f.

Între timp, reluînd o propunere mai veche din 1896 [57]. autoritățile comunale consimt la instalarea, în decembrie 1898, a cîtorva becuri electrice în Piața Unirii și pe strada Golia [58], alimentate, deocamdată [59], de uzina Teatrului.

La 6/18 mai 1899, începe însă exploatarea iluminatului electric, cu curentul furnizat de uzina orașului. În vara anului 1899 iluminatul electric pătrunde succesiv pe străzile centrale — Păcurari, Română, Lăpușneanu, Gării, Arcu, Strada de Sus, Golia, Ștefan cel Mare și A. Panu — și în principalele edificii publice : Primăria, Baia Comunală, Teatrul Național [60]. Către sfîrșitul lunii august, lucrările contractate fiind terminate, se cerea Primăriei să stabilească programul recepției efectuată în octombrie același an [61]. Valoarea lucrărilor se ridică la 3.000.000 de lei.

Anul 1900 găsește Iașii, firește, iluminat încă cu un număr apreciabil de felinare cu gaz —peste 2400 [62] — și cu mai puțin de 200 de becuri electrice. Totuși, noua energie cucerise suficient teren, adevărat mai mult ca potențial, pentru a constitui o bază sigură de plecare pentru generalizarea noului sistem de iluminat, înfăptuită în perioada de pînă la primul război mondial [63].

Paralel cu iluminatul electric se va introduce în Iași rețeaua de tramvaie electrice. Și în această privință preocupările sînt mai vechi [64], dar abia după 1895, problema tramvaielor intră în rîndul necesităților urbanistice imediate.

„Caietul de sarcini pentru concesionarea unei rețele de tramvae în Iași“, definitivat la începutul anului 1897, prevedea construirea următoarelor linii : Păcurari — Hală, Copou — Sf. Spiridon, Hală — Abator, Hală — Socola, Hală — Gară și Socola — Bariera Nicolina [65]. În urma licitației din 6 septembrie 1897, la 10 noiembrie 1897 se încheie contractul cu societatea „Allgemeine Electricitats Gesell-

---

57 La 18 martie 1896, reprezentantul companiei A.E.G., care avea antrepriza iluminării Teatrului, prezintă comunei „planul pentru distribuirea a 66 lămpi electrice cu arc voltaic“ pe șase străzi centrale. Propunerea nu este aprobată întrucît se urmărea ajungerea la o soluție definitivă în privința iluminatului întregului oraș (Ibidem, dosar nr. 338/1896, f. 1—20).

58 Ibidem, dosar nr. 606/1898, f. 2—9.

59 După darea în exploatare a uzinei electrice, în mai 1899, becurile alimentate de uzina Teatrului, ca de altfel și întreg acest edificiu vor fi racordate la rețeaua electrică a orașului. (Ibidem, f. 16 ; dosar nr. 166 II/1899, f. 15).

60 Ibidem, dosar nr. 166 II/1899, 600 f.

61 Ibidem, f. 21—40.

62 Ibidem, dosar nr. 199/1900, f. 1—10.

63 Paralel cu acțiunile de administrare a iluminatului electric se va începe o activitate treptată pentru generalizarea sistemului de iluminat. Aceasta presupunea atît înmulțirea becurilor pe străzile deja electrificate cît și extinderea rețelei electrice pe celelalte artere de circulație ale orașului. După inițiativa din 1903 care duce la înlocuirea a 330 de lămpi cu petrol de pe străzile care aveau deja cablu electric (Ibidem, dosar nr. 262/1903, f. 1—7), din cauza lipsei de fonduri și a diferendelor ivite între compania constructoare a rețelei electrice și Primăria orașului (Ibidem, dosar nr. 340/1908, 258 f. ; dosar nr. 218/1909, 225 f.), abia la 1911 se va pune problema generalizării iluminatului (Ibidem, dosar nr. 246/1911, f. 1 și următoarele) realizată pînă în cursul anului 1913 (Ibidem ; Arh. Istorică Centrală, fond Președinția Consiliului de Miniștri, dosar nr. 32/1912, f. 211—223 ; ibidem, fond Senatul României, dosar nr. 10780, f. 4—7).

64 Încă din 1874 se fac propuneri pentru introducerea tramvaiului cu cai la Iași, dar lucrurile rămîn nesoluționate (Arh. Istorică Centrală, fond M.A.I., dosar nr. 301/1874, 15 f. ; Arh. st. Iași, fond Primăria Iași, dosar nr. 90/1874, f. 1—34).

65 Arh. st. Iași, fond Primăria Iași, dosar nr. 90/1874, f. 284 și următ. ; *Caiet de servici pentru concesiunea unei rețele de tramvaiuri la Iași*, în „Monitorul Comunei Iași“, martie 1900, p. 166—174.

schaft" din Berlin pentru folosirea sistemului A.E.G., cu conducte aeriene. Termenul de executare era de 3 ani şi jumătate [66].

În 1900 lucrarea se încheie. După probele efectuate în primele zile ale lunii martie 1900 pe linia Gară — Hală, începînd cu 12 martie se deschide circulaţia pe această linie. Peste cîteva zile va începe circulaţia şi pe linia Păcurari — Socola, ca pînă la finele anului să fie dată în exploatare întreaga reţea de tramvaie conform proiectului stabilit [67]. Pînă la 1914 se vor dubla unele linii de tramvai şi se va încheia o convenţie pentru prelungirea tramvaiului la Socola şi Copou. Dar, începutul războiului mondial pune capăt acestor acţiuni.

Saltul spectacular făcut prin începutul utilizării electricităţii se înscrie organic în ansamblul de măsuri edilitaro-urbanistice care se vor înfăptui la Iaşi în ultimul sfert al secolului trecut. Desigur, alături de celelalte realizări din domeniul urbanismului — construcţia şi reconstrucţia de clădiri şi de străzi, alimentarea cu apă etc. — iluminatul electric vine să impună definitiv oraşul Iaşi în rîndul centrelor urbane moderne din ţară şi din Europa.

Deşi iluminatul public din Iaşi a fost îmbunătăţit în condiţii grele, prin adîncirea înrobirii economice a ţării faţă de capitalul german, graţie unor uriaşe eforturi financiare din partea municipalităţii, totuşi introducerea electricităţii rămîne o înfăptuire remarcabilă care a deschis calea dezvoltării mai rapide a progresului oraşului la începutul secolului al XX-lea.

---

66 Ibidem; Arh. st. Iaşi, fond Primăria Iaşi, dosar nr. 196/1897, f. 1—90.
67 Arh. st. Iaşi, fond Primăria Iaşi, dosar nr. 500/1899, f. 47—50.